

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

15.12.03

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて
いる事項と同一であることを証明する。

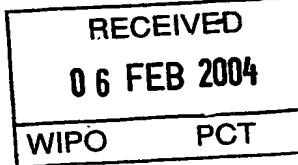
This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed
with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年 3月24日

出願番号
Application Number: 特願2003-080100

[ST. 10/C]: [JP2003-080100]

出願人
Applicant(s): よこはまティーエルオー株式会社

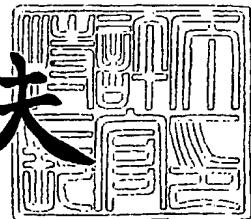


PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2004年 1月23日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願 ,
【整理番号】 Y11024
【提出日】 平成15年 3月24日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 F02D 13/02
F01L 9/02
F01L 9/04

【発明者】

【住所又は居所】 東京都目黒区大岡山1丁目15番地3号
【氏名】 田中 裕久

【特許出願人】

【識別番号】 801000038
【氏名又は名称】 よこはまティーエルオー株式会社

【代理人】

【識別番号】 100075166
【弁理士】
【氏名又は名称】 山口 巍
【電話番号】 03(5475)6446

【選任した代理人】

【識別番号】 100076853
【弁理士】
【氏名又は名称】 駒田 喜英

【選任した代理人】

【識別番号】 100085833
【弁理士】
【氏名又は名称】 松崎 清

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 059075
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】	明細書 1
【物件名】	図面 1
【物件名】	要約書 1
【プルーフの要否】	要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータ

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 往復動油圧ピストンと油圧シリンダーと油圧源とを備え、前記油圧ピストンは、前記油圧シリンダーの給油室側に対して制御室側が大きな受圧面積を有する油圧アクチュエータにおいて、

前記油圧ピストンは、その外周部に、前記給油室側から制御室側に対して軸方向に連通してなり、かつ油圧ピストンの軸方向変位に応じて、前記軸方向の溝断面積が変化するスロットを備え、さらに前記制御室は油圧開放制御弁を備えることを特徴とする油圧アクチュエータ。

【請求項 2】 請求項 1 に記載の油圧アクチュエータにおいて、前記油圧開放制御弁は、電磁開閉制御弁とすることを特徴とする油圧アクチュエータ。

【請求項 3】 請求項 1 に記載の油圧アクチュエータにおいて、前記油圧開放制御弁は、電気油圧比例制御弁とすることを特徴とする油圧アクチュエータ。

【請求項 4】 内燃機関に吸気する吸気弁または燃焼ガスを排氣する排気弁等の動弁の開閉を、カップリングおよび動弁用ばねを介して、油圧アクチュエータにより行ない、かつ、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間を可変制御する内燃機関の可変動弁装置において、前記油圧アクチュエータとして、前記請求項 1 または 2 に記載の油圧アクチュエータを用い、前記油圧開放制御弁の制御により、前記動弁の可変制御を行なう構成を備えることを特徴とする内燃機関の可変動弁装置。

【請求項 5】 内燃機関に吸気する吸気弁または燃焼ガスを排氣する排気弁等の動弁の開閉を、カップリングおよび動弁用ばねを介して、油圧アクチュエータにより行ない、かつ、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間およびリフト量を可変制御する内燃機関の可変動弁装置において、前記油圧アクチュエータとして、前記請求項 3 に記載の油圧アクチュエータを用い、前記油圧開放制御弁の制御により、前記動弁の可変制御を行なう構成を備えることを特徴とする内燃機関の可変動弁装置。

【請求項 6】 請求項 4 または 5 に記載の可変動弁装置において、前記油圧

ピストンが前記動弁が閉じる方向に変位するに従って、前記スロットは、その軸方向の溝断面積が漸次減少する構成を備えることを特徴とする内燃機関の可変動弁装置。

【請求項 7】 請求項 6 に記載の可変動弁装置において、前記スロットの溝断面積が漸次減少する構成は、溝幅一定でかつ溝深さを漸次変化させる構成とすることを特徴とする内燃機関の可変動弁装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、油圧アクチュエータ、および内燃機関の吸気弁または排気弁等の動弁の開閉を、前記油圧アクチュエータにより行なう内燃機関の可変動弁装置に関する。

【0002】

【従来の技術】

上記油圧アクチュエータは、工作機械等の一般産業用に用いられる他、内燃機関の吸排気弁の駆動装置等にも使用されている。前記内燃機関の吸気と排気を司る動弁は、従来、クランクシャフトにより駆動されているため、自在に吸気と排気のタイミングや開度を制御することはできなかった。

【0003】

近年、代替エンジンとして期待される L P G 機関や C N G (Compresion Natural Gas) 機関においては、特に高速回転時にノッキングが激しく、これを解決するためには、エンジンピストンの圧縮圧力を自在に制御する方法が有効で、これを実現するためには、吸気弁の開閉タイミングを自在に電気的に制御する機構が必要となる。この機構を採用すると、通常のガソリンエンジンやディーゼルエンジンでも幅広い回転数領域で吸気効率を向上でき燃費を向上できる。さらに、低速用と高速用とでは、弁の開口面積を変えて燃焼性能を変えることが要請され、この場合には、弁のリフト量を可変とすることも必要となる。

【0004】

最近の一部高性能エンジンでは、カムシャフトを進角させたり遅角させて、弁

の開閉タイミングを変えたり、低速用と高速用の2種類の形状のカムを備えバルブのカムへの乗換えにより開バルブ量を変化させるものもあるが、この場合には、段階的な制御のみが可能である。また、上記のようにカムを用いないカムレスエンジン用動弁としては、電磁式で作動する動弁や電磁式と油圧式とを組み合わせたタイプの動弁も提案されている。しかしながら、これらの方程式は、寸法重量が過大となり実用性が乏しい（例えば、特許文献1および2参照）。

【0005】

さらに、カムレスであって比較的寸法重量が小さい方式として、電気信号により操作力の大きな油圧サーボ機構を作動させる内燃機関の動弁用の電気油圧サーボ機構も提案されている（例えば、特許文献3および非特許文献1参照）。

【0006】

特許文献3の図1に開示された動弁駆動装置の構成の一例を図9に示す。ただし、図9においては、特許文献3に記載された部番を一部変更して示す。図9に示す装置は、特許文献3の記載によれば、下記のように作動する。

【0007】

即ち、「エンジン内に入れてあるエンジン潤滑油溜め12のエンジン潤滑用オイルを油圧ポンプ11により加圧して吸気と排気バルブ1aの頭部まで送油する。各々の電磁式ソレノイド14の動きにより吸気と排気バルブ1a頭部の油圧作動ピストン2aを作動させ吸気と排気バルブ1aの開閉を行う。吸気と排気バルブ1aの開閉タイミング・開閉時間の決定はエンジン回転数・スロットル開度・負荷など基本条件のエンジン等の各種センサー7aからの信号と現在のエンジンにも使用されている燃料制御用コントロールコンピューター8aの信号を吸気と排気バルブ開閉装置用コントロールコンピューター6aにおいて総合判断して、特許文献3の表1に記載されたように、開閉タイミングと時間を決定し電磁式ソレノイド14により油圧力の開閉を行う。」なお、図9において、3aは油圧コントロールバルブ、5aは電源用バッテリー、9aは油圧蓄圧用アクチュエーター、10aは圧力設定用リリーフバルブ、13は制御用のリレーである。

【0008】

非特許文献1に記載された動弁用の電気油圧サーボ機構は、本件出願の発明者

によって提案されたもので、油圧ピストンと、2段型のサーボ弁（ノズルフランプ弁とスプール弁）と、ピストンの位置を電気的に計測するための変位計とを備える構成を採用している。

【0009】

【特許文献1】

特開平7-34833号公報（第3-5頁、図1）

【特許文献2】

特表平11-511828号公報（第11-12頁、図5, 6）

【特許文献3】

特開平11-173125号公報（第2-4頁、図1, 2）

【非特許文献1】

田中裕久著「油空圧のデジタル制御と応用」近代図書（株）出版,
昭和62年10月25日発行, 第83~84頁

【0010】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、前記特許文献3や非特許文献1に開示されたような従来の動弁用の電気油圧サーボ機構は、実用上、下記のような問題点があった。

【0011】

前記従来装置の場合には、例えば、前記非特許文献1の場合、単純な油圧ピストンを用い、これに電気的な位置センサ用の変位計を搭載し、さらに、制御に動力効率が高々33%と低い前記サーボ弁（2段型、ノズルフランプ弁とスプール弁）を用いていたため、サーボ機構の消費動力が大きく、かつ応答性の限界からエンジン回転数にして2000 rpm程度までしか対応できなかった。さらに、電気的センサの存在は、大きな振動と高い温度環境下での作動の信頼性に問題があり、この問題は、特に実用上のネックとなっていた。

【0012】

さらにまた、内燃機関の動弁の開閉制御においては、振動やライフの観点から、弁閉鎖時の機械的衝撃ができる限り少ないことが望まれる。即ち、弁の着座速度が減速されるスムーズな着座制御が要請される。

【0013】

この発明は、上記の点に鑑みてなされたもので、この発明の課題は、カムレスかつセンサレスであって、消費動力の低減と応答速度の向上、並びにスムーズな着座速度制御を可能とした内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータを提供することにある。

【0014】**【課題を解決するための手段】**

前述の課題を解決するために、この発明においては、往復動油圧ピストンと油圧シリンダーと油圧源とを備え、前記油圧ピストンは、前記油圧シリンダーの給油室側に対して制御室側が大きな受圧面積を有する油圧アクチュエータにおいて、前記油圧ピストンは、その外周部に、前記給油室側から制御室側に対して軸方向に連通してなり、かつ油圧ピストンの軸方向変位に応じて、前記軸方向の溝断面積が変化するスロットを備え、さらに前記制御室は油圧開放制御弁を備えるものとする（請求項1の発明）。

【0015】

前記構成によれば、詳細は後述するように、油圧ピストンの軸方向変位に応じた油量が前記スロットを通じて流れ、油圧開放制御弁の排出する油流量に応じて、油圧ピストンの位置が自在に制御可能となる。即ち、前記スロットは、位置センサがなくとも、位置フィードバックスロットとして機能し、また、前記油圧開放制御弁は、位置決めのパイロット弁として機能する。

【0016】

また、請求項1の発明における油圧開放制御弁の実施態様としては、単純なオンオフのみの電磁開閉制御弁とすること（請求項2の発明）もできるし、また、後述するバルブリフト量の可変制御に関連して、電気油圧比例制御弁とすること（請求項3の発明）もできる。いずれにしても、前記実施態様によれば、油圧ピストンの位置が電気信号により自在に制御可能となる。

【0017】

次に、前記油圧アクチュエータを内燃機関の可変動弁装置に適用した発明としては、下記請求項4ないし7の発明が好ましい。即ち、内燃機関に吸気する吸気

弁または燃焼ガスを排気する排気弁等の動弁の開閉を、カップリングおよび動弁用ばねを介して、油圧アクチュエータにより行ない、かつ、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間を可変制御する内燃機関の可変動弁装置において、前記油圧アクチュエータとして、前記請求項1または2に記載の油圧アクチュエータを用い、前記油圧開放制御弁の制御により、前記動弁の可変制御を行なう構成を備えるものとする（請求項4の発明）。この構成によれば、カムレスで、かつセンサレスであって、従来装置に比較して消費動力の低減と応答速度の向上が図られた、前記動弁の可変制御が可能となる。

【0018】

また前記動弁の可変制御として、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間に加えて、さらに弁のリフト量の可変制御を追加する必要がある場合には、下記請求項5の発明が好ましい。即ち、内燃機関に吸気する吸気弁または燃焼ガスを排気する排気弁等の動弁の開閉を、カップリングおよび動弁用ばねを介して、油圧アクチュエータにより行ない、かつ、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間およびリフト量を可変制御する内燃機関の可変動弁装置において、前記油圧アクチュエータとして、前記請求項3に記載の油圧アクチュエータを用い、前記油圧開放制御弁の制御により、前記動弁の可変制御を行なう構成を備えるものとする。

【0019】

さらにまた、前記請求項4または5に記載の可変動弁装置において、前記油圧ピストンが前記動弁が閉じる方向に変位するに従って、前記スロットは、その軸方向の溝断面積が漸次減少する構成を備えるものとする（請求項6の発明）。これにより、弁の着座速度が減速緩和され、スムーズな着座制御が可能となる。詳細は後述する。

【0020】

また、前記請求項6に記載の可変動弁装置において、前記スロットの溝断面積が漸次減少する構成は、溝幅一定でかつ溝深さを漸次変化させる構成とする（請求項7の発明）。これにより、スロットの構成がシンプルとなり、前記スロットを備えた油圧ピストンの製作が容易となる。

【0021】

【発明の実施の形態】

図面に基づき、本発明の実施例について以下にのべる。

【0022】

図1は、この発明の内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータの作動原理を説明する模式的構成図であり、図2は、図1におけるフィードバックスロットの溝幅を、説明の便宜上、著しく拡大して示す油圧ピストンの実施例の部分図を示し、図3は、図2とは異なる油圧ピストンの実施例の部分図を示す。

【0023】

図1において、1は動弁（エンジン吸気、排気制御を行う主要な弁）、2は油圧ピストン（前記動弁1を作動する油圧ピストン）、3は油圧シリンダ（油圧ピストン2と嵌合するシリンダ）、4はフィードバックスロット（ピストン変位に応じて油流量を制御する流路）、5はパイロット弁（フィードバックスロットから流れ出る流量を制御する電磁開閉弁または比例弁）、6は動弁用のばね（非作動時に動弁を内燃機関のシリンダヘッド30に確実に閉鎖するためのばね）、7はカップリング（動弁1と油圧ピストン2とを結合する機械要素）、8は油圧ポンプ（油圧ピストン2を動かすために高圧の油を供給する油圧ポンプ）、9はアクチュエータ（油圧ピストン2が作動時に油圧の圧力が低下または脈動しないようにする平滑用の油圧機器）である。

【0024】

なお、図1において、10は油のドレーンである。また、20は前記油圧ピストン2や油圧シリンダ3およびその他前記周辺機器（4，5，8，9，10等）からなる油圧アクチュエータ、21は給油室、22は制御室を示す。

【0025】

前記フィードバックスロット4は、例えば、図2（a）～（c）に示すような構成を有している（なお、図2（d）や図3の変形例については後述する）。図2（b）は図2（a）のA-A断面図であって図1に示すものと同等の部分図、図2（c）は図2（b）のB-B断面図を示す。図2（a）～（c）に示すように、前記フィードバックスロット4は、油圧ピストン2が動弁が閉じる方向に変位するに従って、その軸方向の溝断面積が漸次比例的に減少する矩形状の溝を備

え、溝幅一定でかつ溝深さを傾斜角 θ によって漸次変化する構成を備える。前記傾斜角 θ を備える溝の給油室21側には、傾斜角を有しない連通用のストレート溝部を備える。

【0026】

なお、図2における溝幅は、説明の便宜上、実際より著しく拡大して示している。また、力学的バランスの観点からは、溝は軸対象に2箇所に分散して設けることが望ましいが、溝幅を僅小とする場合には、図示のように1箇所でもよい。

【0027】

次に、図1に示す可変動弁装置および油圧アクチュエータの作動原理について述べる。油圧ピストンは、図示のように、給油室21側（受圧面積 A_s ）に対して制御室22側（受圧面積 A_c ）が大きな受圧面積をもつ異型のピストン（例えば、 $A_c/A_s = 1.2$ ）で、さらに、前述のように、給油室側からピストン変位に応じて開口面積を可変とするフィードバックスロット4を備える。

【0028】

動弁1を閉じる動作は、パイロット弁5を閉じ、パイロット弁通過流量 $Q_p = 0$ とする。フィードバックスロット4は動弁1が閉じた状態でも、わずかに開くように設定してあるので、これにより、制御室22側の油圧 P_c は、油圧ポンプ8により給油室21に供給される高圧の油圧圧力 P_s と同じになり、面積の大小関係から、油圧ピストン2は上向き（動弁を閉じる向き）に働き、強い力（ $F = P_s (A_s - A_c) < 0$ ）で動弁を閉じる状態を保つ。

【0029】

次に動弁を開く動作は、パイロット弁5を開き、 Q_p を流すと、制御室22の圧力 P_c が低下し、油圧ピストン2には下向きの力（ $F = A_s P_s - A_c P_c > 0$ ）が働き、油圧ピストン2は下方に動く。下方に動くと、変位に比例した流量 Q_c がピストンのフィードバックスロット4より制御室に流れ込み、パイロット流量 Q_p とバランスする点（ $Q_c = Q_p$ ）で、ピストンは停止する。このときの制御室22の圧力 P_c は、油圧ピストン2の前記面積差と動弁1についているばね6のばね力により一義的に定まる圧力となり、油圧ピストン2を位置制御する。

【0030】

前記油圧ピストン2の変位は、パイロット弁5の開口面積で一義的に定まるので、パイロット弁5として、電気信号で可変に開く比例弁を用いれば、動弁の開度、即ち、弁のリフト量は電気信号により自在に制御できることになる。

【0031】

前記動作の理論的説明および実験結果の一例に関しては、後に詳述するが、その前に、図2 (d) や図3に示すフィードバックスロットの変形例 (4a, 4b)について、以下に述べる。図2 (d) の変形例は、前記図2 (b) に示した傾斜角 θ を有する溝底面の直線的勾配を、曲線的勾配を有するものとした例を示す。また、図3は、スロットの軸方向溝断面積の変化を、溝深さ一定で、溝幅可変とした変形例であって、図3 (a) に示す角度 β によって可変とするものである。なお、図3 (b) は、図3 (a) のC-C断面を示す。これらの変形例によつても、前記図2 (a) ~ (c) に示す実施例と同様の作用効果が得られるが、図2 (a) ~ (c) に示す溝の場合には溝形状がシンプルであり、例えばミル加工により、容易に加工できる利点がある。

【0032】

次に、図1に示す装置の動作の理論的説明および実験結果の一例について述べる。なお、動作解析の数式等において示す各種記号は、以下のとおりである。

【0033】

A_c : 制御室側受圧面積	Q_c : フィードバックスロット通過流量
A_p : パイロット弁開口面積	Q_p : パイロット弁通過流量
A_s : 給油室側受圧面積	Q_s : 供給流量
a_x : フィードバックスロット傾斜	
b : 主弁減衰比	
C_{dc} : 流量係数 (フィードバックスロット)	
C_{dp} : 流量係数 (パイロット弁)	V : 制御室体積
K : 作動流体の体積弾性係数	W_c : フィードバックスロット幅
k_s : バルブスプリングのばね定数	x : 動弁変位
m : 動弁可動質量	x_1 : アンダーラップ量

Pc : 制御室圧力

x_p : パイロット弁開度

Ps : 供給圧力

 ρ : 作動流体の密度

まず、パイロット弁開度x_pに対する動弁変位xの制御特性を調べる。動弁1の運動方程式は、下記【数1】に示すとおりである。

【0034】

【数1】

$$m \frac{d^2x}{dt^2} + b \frac{dx}{dt} + k_s x = A_s P_s - A_c P_c - F_d$$

【0035】

ここで、F_dはシリンダ内圧によりピストンを押し上げようとする外力とする。

【0036】

次に、パイロット弁通過流量Q_pは、次式【数2】で表わされる。

【0037】

【数2】

$$Q_p = C_{dp} A_p \sqrt{\frac{2}{\rho} P_c}$$

【0038】

ピストンのフィードバックスロット4は、変位に対して比例的に深くなるものとし、その傾きをa_x（a_x=tanθ）とし、溝幅をW_cとおくと、その流路面積S_xは、次式【数3】のようになる。

【0039】

【数3】

$$S_x = a_x W_c (x + x_l) \cos \theta$$

【0040】

これを用いて、溝からの流量Q_cは、次式【数4】で与えられる。

【0041】

【数4】

$$Q_c = C_{dc} S_x \sqrt{\frac{2}{\rho} (P_s - P_c)}$$

【0042】

制御室22における流量の連続の式は、下記【数5】のとおりである。

【0043】

【数5】

$$Q_c - Q_p + A_c \frac{dx}{dt} = \frac{V_c}{K} \frac{dP_c}{dt}$$

【0044】

上記の流量の式を線形表示すると、下記【数6】および【数7】と表すことができる。

【0045】

【数6】

$$Q_p = k_{qp} x_p + k_{cp} P_c$$

【0046】

【数7】

$$Q_c = k_{qc} x - k_{cc} P_c$$

【0047】

この関係を、前記【数5】に代入すると、下記【数8】が得られる。

【0048】

【数8】

$$k_{qc} x - k_{cc} P_c - k_{qp} x_p - k_{cp} P_c + A_c \frac{dx}{dt} = \frac{V}{K} \frac{dP_c}{dt}$$

【0049】

この [数8] のラプラス変換式は、次式 [数9] となる。

【0050】

【数9】

$$(k_{cc} + k_{cp} + \frac{V}{K}s)P_c = (k_{qc} + A_c s)x - k_{qp}x_p$$

【0051】

一方、ピストンの運動方程式のラプラス変換式は、供給圧力一定の下では、下記 [数10] のとおりである。

【0052】

【数10】

$$(ms^2 + bs + k_s)x = -A_c P_c - F_d$$

【0053】

パイロット弁開度 x_p に対するピストン変位 x の、伝達関数のブロック線図は、図4で表される。ここで、各係数を以下 [数11] のように置き換えた。

【0054】

【数11】

$$k_{ce} = k_{cc} + k_{cp}, \quad \omega_s = \sqrt{\frac{k_s}{m}}, \quad \zeta_s = \frac{b}{2\sqrt{mk_s}}$$

【0055】

このシステムの安定限界は、次式 [数12] で表わすことができる。

【0056】

【数12】

$$4\zeta_s^2 + \frac{2\zeta_s |\alpha + \omega_s^2 T_v (T_c + \alpha T_v)|}{\alpha \omega_s T_v} + \frac{1}{\alpha} \left(\frac{T_c}{T_v} - 1 \right) > 0$$

【0057】

ここで、 $\alpha = k_s k_{ce} / k_{qc} A_c$, $T_v = V / K k_{ce}$, $T_c = A_c / k_{qc}$ を表す。

【0058】

前式 [数12] を、ピストンの減衰比 ζ_s に関して解くと、下記 [数13] となる。

【0059】

【数13】

$$\zeta_s > \frac{1}{4} \left\{ -A + \sqrt{A^2 - 4 \frac{1}{\alpha} \left(\frac{T_c}{T_v} - 1 \right)} \right\}$$

【0060】

ただし、上式におけるAは次式 [数14] と置いた。

【0061】

【数14】

$$A = \frac{1 + \omega_s^2 T_c (T_c + \alpha T_v)}{\omega_s T_c}$$

【0062】

本アクチュエータの設計値を各項に代入し、 T_v 、 T_c を求めるときそれぞれ、 $T_v=1.31 \times 10^{-9}$ 、 $T_c=5.56 \times 10^{-3}$ となる。従って、 $T_c/T_v > 1$ となり、式 [数13] の平方根部はAよりも小さくなることが分かる。言い換えれば、[数13] の右辺は負となり、減衰比 ζ_s が零以上で、いかなる常識的な値であってもこの系は安定であると言える。

【0063】

電子油圧駆動による動弁は、前述のように、その消費動力の低減と応答性、着座速度の制御性が課題となる。そこで、本アクチュエータのステップ応答と、過渡的に要求される油圧動力をボンドグラフにより解析を行なった。

【0064】

ボンドグラフとは、流体抵抗・タンク・流体の慣性からなる流体系や、抵抗・コンデンサ・インダクタなどからなる電気回路や、剛体・バネ・ダンパなどから構成される力学系等が、構成要素がエネルギーの流れによって結合されているシ

システムという共通の視点で捉えられることに注目したシステムのグラフ（線図）表現である。マサチューセッツ工科大学のHenry M. Paynter によって提案されたもので、要素におけるエネルギーの出入口を「ポート」と呼び、ポート間のエネルギーの伝達経路を「ボンド」と呼ぶ線分で表し、エネルギーの流れの合流、分岐を「1接点」、「0接点」という記号で表す。

【0065】

一般に、多くの要素から構成されるシステムの全体としての挙動は、個々の要素の固有の性質とそれらの要素の結合形態との相乗効果として現れるものである。ボンドグラフは、上述のように、システムの物理的特徴をうまく捉えたものなので、対象とするシステムをボンドグラフで表現するのは容易であり、ボンドグラフによれば、要素の特性と結合形態が視覚に訴えてわかりやすい形で表現されるので、システムの構成を理解し、その挙動を解析するのに有効である。

【0066】

さらに、専用のソフトウェアにより、ボンドグラフを直接入力して、システムの挙動のシミュレーションを実行できるようになっている。本アクチュエータのボンドグラフモデルは、図5で表わされる。

【0067】

ボンドグラフ解析に基づいて作製したプロトタイプの、動弁変位の試験結果を図6の①のカーブで示すが、ボンドグラフ解析したシミュレーション結果も併記し、②のカーブで示す。図6において、縦軸は動弁変位x (mm) を、横軸は時間 (ms) を示す。図6の試験条件はPs=14MPa, 繰り返し周波数を6Hzとした。動弁は全閉 (x = 0mm) 状態から全開 (x = -12mm) し、減速着座しながら、ばね力と油圧で密閉している。この減速着座により着座音は殆どしない。

【0068】

図6の結果によれば、応答時間は20msと少々遅いが、その理由は、動弁、ピストン、結合器を合わせた全質量が430gと重いこと、高速電磁弁の電流の立ち上がりに5ms程度の遅れがあることなどによるものと考えられ、これは、動弁系の軽量化とドライバの改良により改善することができる。また、図6によれば、実験値①と解析値②とは、ほとんど一致しており、ボンドグラフによるシミュレーシ

ヨン解析と実際との良好な整合性が確認された。

【0069】

次に、図7について述べる。図7は、パイロット弁をcommandで示すようにステップ状に開閉した時の動弁の応答性に及ぼす動弁質量mの影響を調べた結果を示す。図7においても、縦軸は動弁変位x (mm) を、横軸は時間 (m s) を示す。x=0mmが弁全閉状態を表す。動弁の可動質量は、①430g, ②300g, ③200gの3種類とし、これらのシミュレーション結果を比較して図7に示す。

【0070】

図7によれば、動弁の可動質量を430gから200gに低減すると、動弁の開口時、閉鎖時ともに5msec程度の高速化が可能であることが分かる。また、着座時の挙動を見ると、油圧ピストンのフィードバックスロットに設けた傾斜により、制御室への流路が縮小し、動弁に減速効果が現れ、滑らかに着座する様子が、図7の結果からも見られる。

【0071】

次に、図8について述べる。図8は、弁のリフト量の可変制御に関する実験結果を示す図である。本アクチュエータは、前述のように、流体位置制御機能を持っているため、バルブリフト量を可変とするためには、圧力を変える必要がある。そこで、図8は、供給圧力を10MPaから14MPaまで段階的（⑤～①）に増加した際の実験結果を示す。

【0072】

図8によれば、⑤の6.8mm (10MPa) から①の12mm (14MPa) まで、動弁最大変位がほぼ比例的に大きくなっていることから、バルブリフト量の可変制御は圧力により行なえることが分かる。従って、前述のように、図1における油圧開放制御弁としてのパイロット弁5として、電気油圧比例制御弁を用いることにより、バルブリフト量の可変制御を行なうことができる。なお、制御油圧が大きい場合には、制御弁の弁座付近の流速増大に伴う負圧の発生による弁の開動作不能の問題が生ずるので、電気油圧比例制御弁としては、負圧を補償するための油流入口を備えた公知の比例制御弁を用いることが望ましい。

【0073】

【発明の効果】

上記のとおり、この発明によれば、往復動油圧ピストンと油圧シリンダーと油圧源とを備え、前記油圧ピストンは、前記油圧シリンダーの給油室側に対して制御室側が大きな受圧面積を有する油圧アクチュエータにおいて、前記油圧ピストンは、その外周部に、前記給油室側から制御室側に対して軸方向に連通してなり、かつ油圧ピストンの軸方向変位に応じて、前記軸方向の溝断面積が変化するスロットを備え、さらに前記制御室は油圧開放制御弁を備えるものとし、

また、前記油圧アクチュエータを内燃機関の可変動弁装置に適用した発明としては、内燃機関に吸気する吸気弁または燃焼ガスを排気する排気弁等の動弁の開閉を、カップリングおよび動弁用ばねを介して、油圧アクチュエータにより行ない、かつ、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間を可変制御する内燃機関の可変動弁装置において、前記の油圧アクチュエータを用いて、前記油圧開放制御弁の制御により、前記動弁の可変制御を行なう構成を備えるものとしたので、

カムレスかつセンサレスであって、消費動力の低減と応答速度の向上を図った内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータを提供することができる。

【0074】

さらに、前記油圧開放制御弁として、電気油圧比例制御弁を用いることにより、前記動弁の開閉タイミング、開閉時間に加えて、さらに弁のリフト量の可変制御を追加した動弁の可変制御が可能となる。

【0075】

さらにまた、前記スロットを、油圧ピストンが動弁が閉じる方向に変位するに従って、その軸方向の溝断面積が漸次減少する構成を備えるものとしたことにより、弁の着座速度が減速緩和され、スムーズな着座制御が可能となる。

【0076】

上記本件発明の構成を内燃機関、特に前記LPG機関やCNG機関に適用した場合、高速、高負荷動作点で現行の機械カムエンジンではノックキングが激しく、実用できなかった問題があったが、吸気動弁の開閉タイミングを自在に制御できるので、圧縮比を自由に制御でき、前記問題が解決される。

【0077】

また、現行のガソリンエンジンや、ディーゼルエンジンでも、吸気効率が向上するので、燃費が5-10%向上するものと推測され、さらに、本件油圧アクチュエータは、工作機械等の一般産業用への適用も期待できる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

この発明の内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータの作動原理を説明する模式的構成図

【図 2】

図1におけるフィードバックスロットの溝幅を著しく拡大して示す油圧ピストンの実施例の部分図

【図 3】

図2とは異なる油圧ピストンの実施例の部分図

【図 4】

パイロット弁開度に対するピストン変位の伝達関数のブロック線図

【図 5】

この発明の油圧アクチュエータのボンドグラフモデル線図

【図 6】

動弁変位の試験結果とシミュレーション結果を示す図

【図 7】

動弁の応答性に及ぼす動弁質量の影響のシミュレーション結果を示す図

【図 8】

弁のリフト量の可変制御に関する実験結果を示す図

【図 9】

特許文献3に開示された動弁駆動装置の構成の一例を示す図

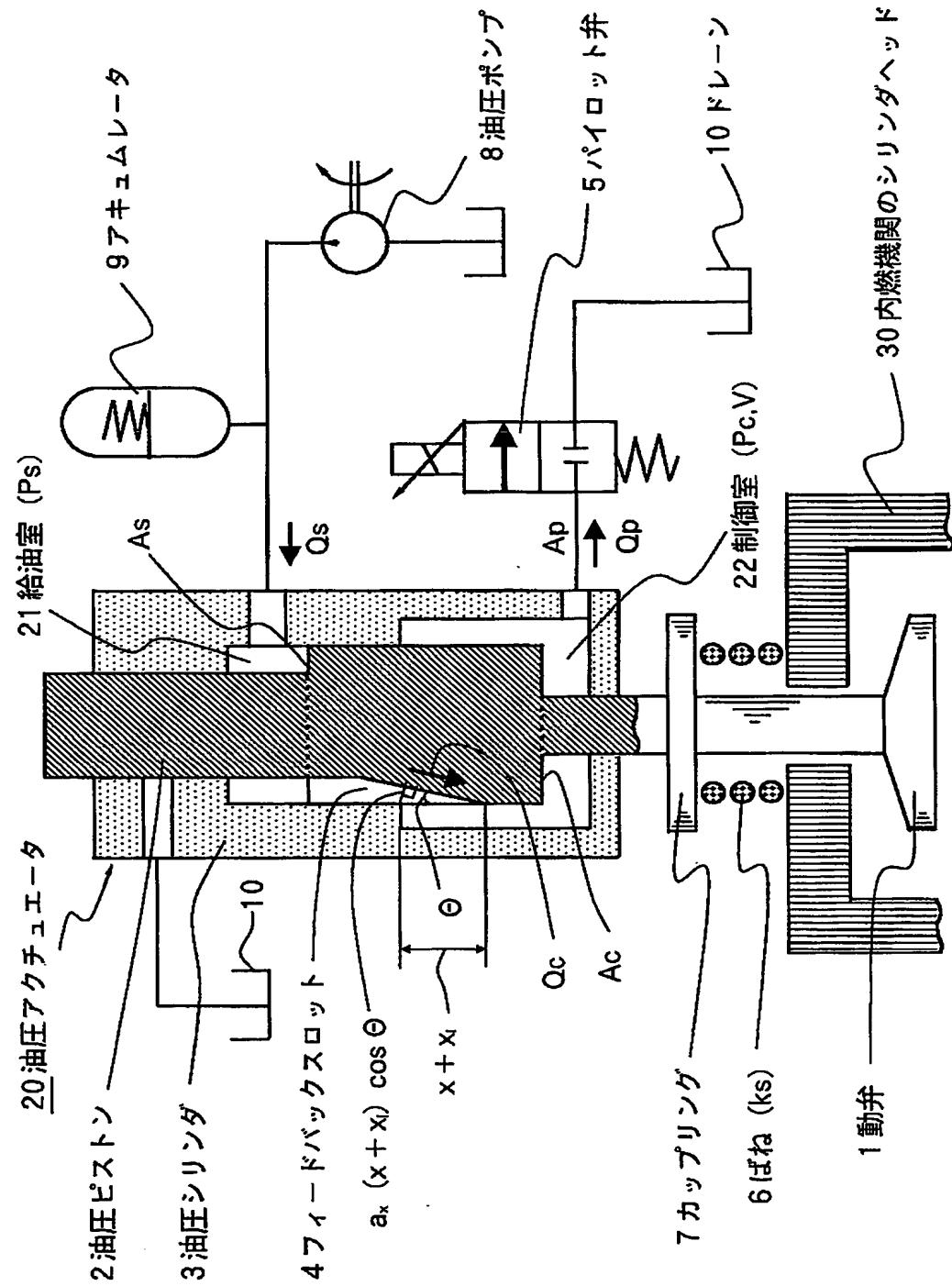
【符号の説明】

1：動弁、2，2a，2b：油圧ピストン、3：油圧シリング、4，4a，4b：フィードバックスロット、5：パイロット弁、6：ばね、7：カップリング、8：油圧ポンプ、9：アクチュエータ、10：ドレーン、20：油圧アクチュエータ、21：給油室、22：制御室、30：内燃機関のシリングヘッド。

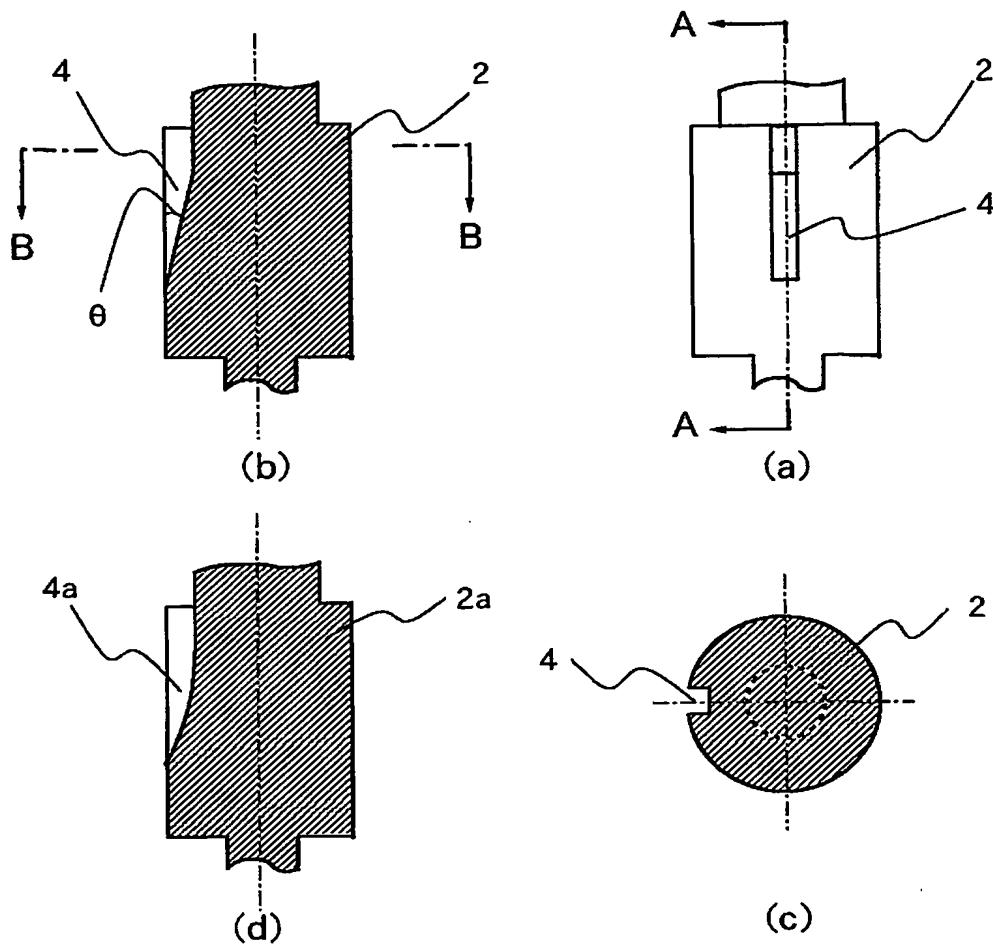
【書類名】

図面

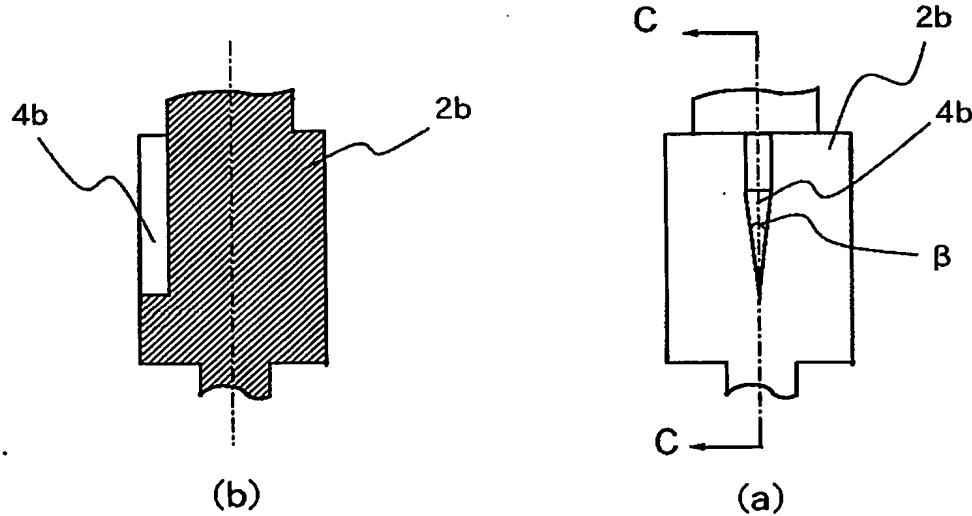
【図1】



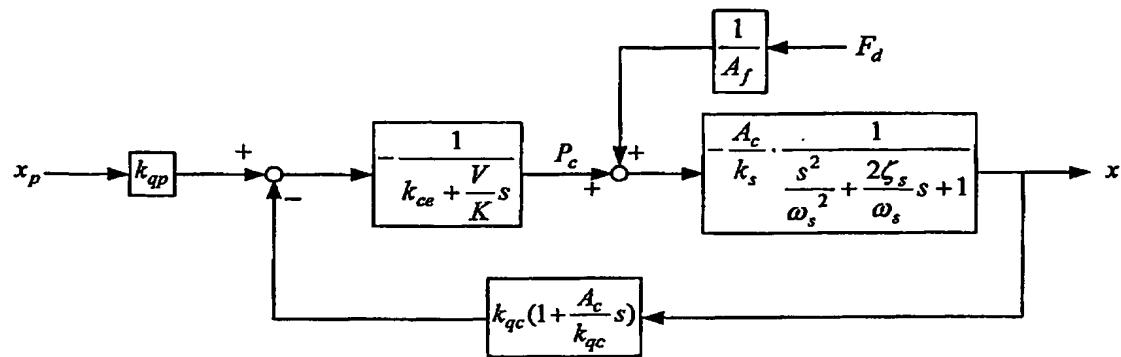
【図2】



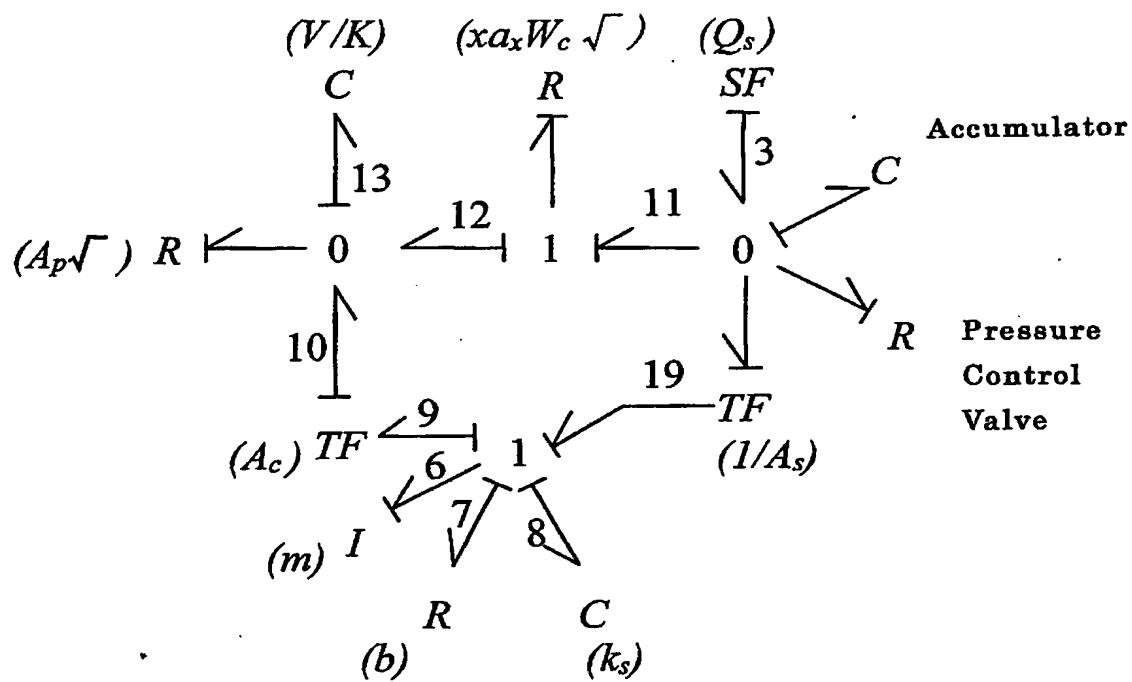
【図3】



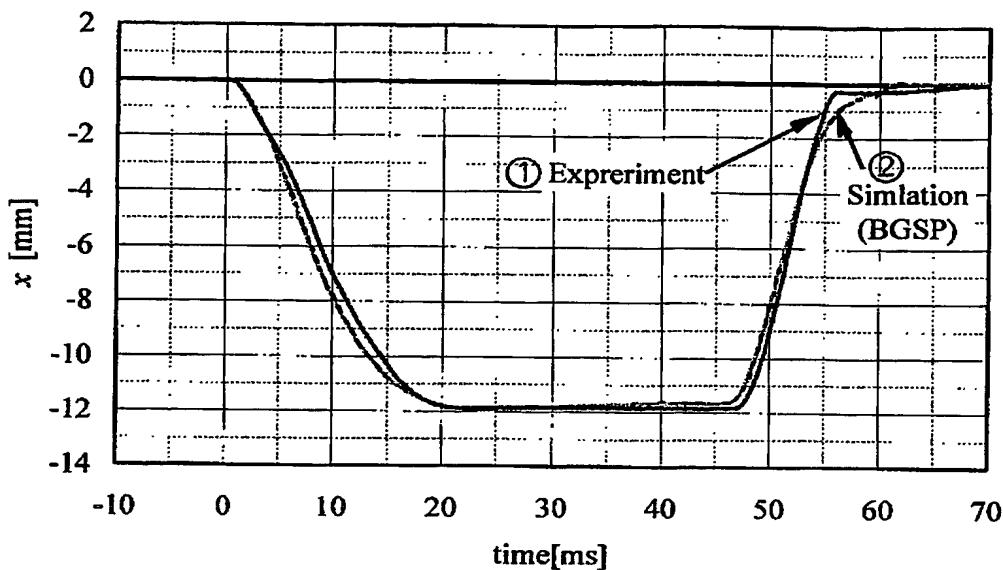
【図4】



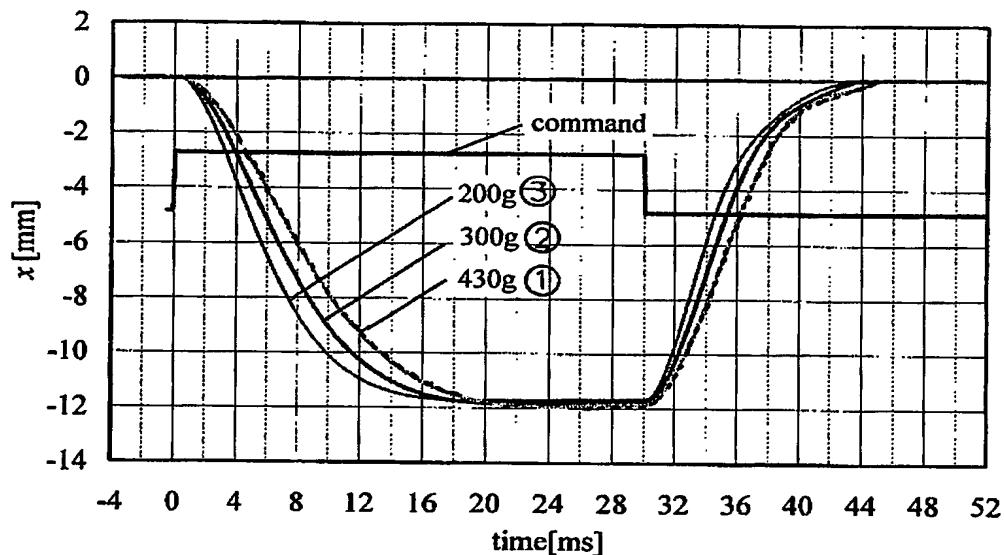
【図5】



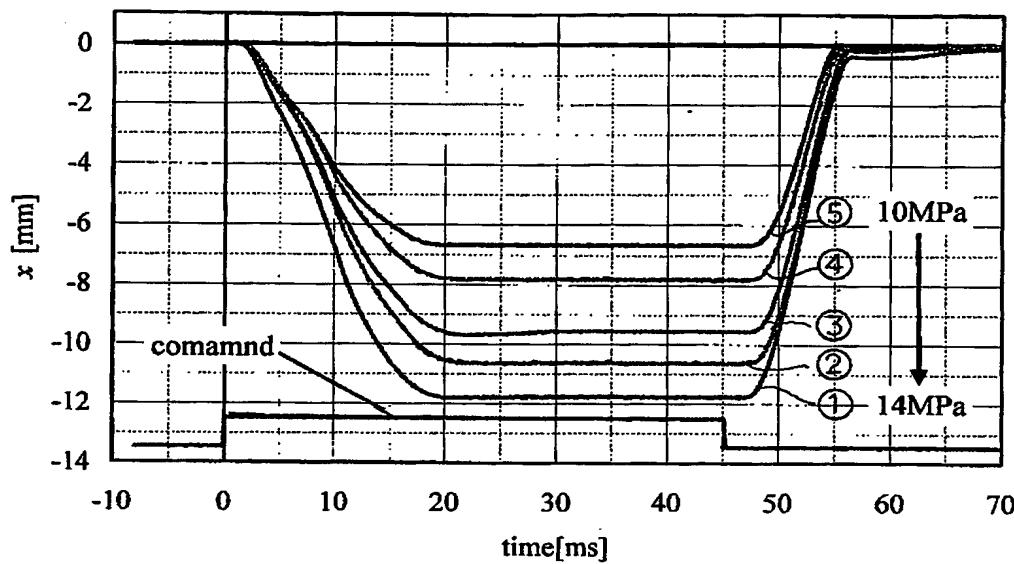
【図6】



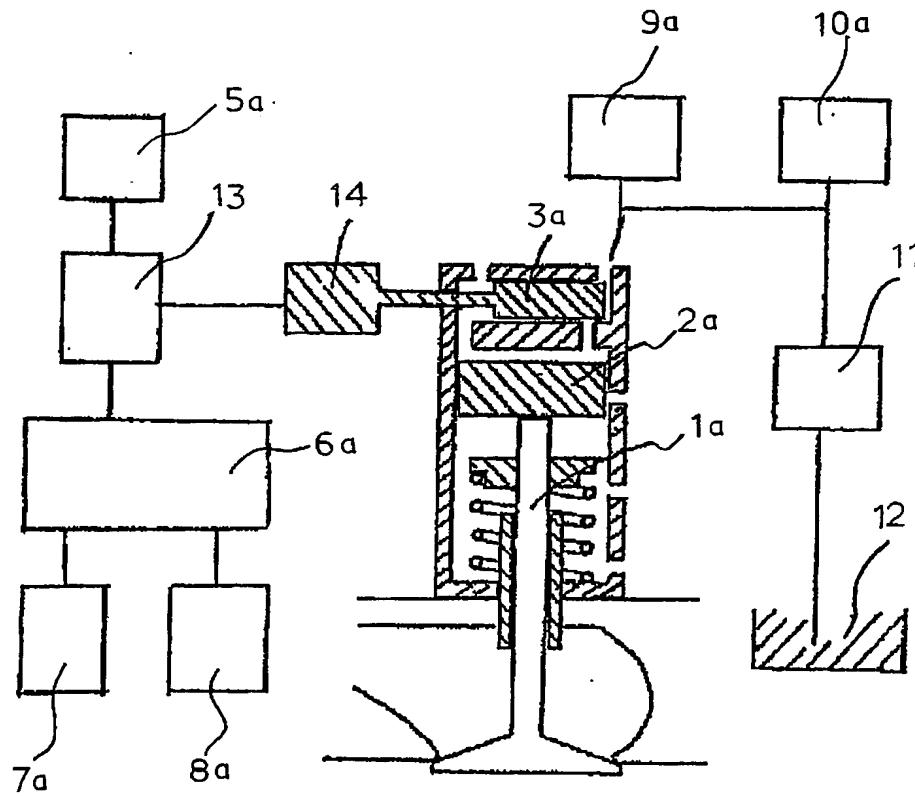
【図7】



【図8】



【図9】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 カムレスかつセンサレスであって、消費動力の低減と応答速度の向上、並びにスムーズな着座速度制御を可能とした内燃機関の可変動弁装置および油圧アクチュエータを提供する。

【解決手段】 油圧ピストン2と油圧シリンダー3と油圧源とを備え、油圧ピストンは、油圧シリンダーの給油室側に対して制御室側が大きな受圧面積を有する油圧アクチュエータ20において、油圧ピストンは、その外周部に、給油室側から制御室側に対して軸方向に連通してなり、かつ油圧ピストンの軸方向変位に応じて軸方向の溝断面積が変化するスロット4を備え、さらに制御室22はパイロット弁5を備えるものとし、内燃機関の吸排気弁等の動弁1の開閉を、カップリング7および動弁用のばね6を介して、前記油圧アクチュエータ20により行ない、動弁1の開閉タイミング、開閉時間、リフト量等を可変制御する。

【選択図】 図1

特願 2003-080100

出願人履歴情報

識別番号 [801000038]

1. 変更年月日 2001年 5月 21日
[変更理由] 新規登録
住 所 神奈川県横浜市保土ヶ谷区東川島町35番地50
氏 名 よこはまティーエルオー株式会社
2. 変更年月日 2003年 4月 8日
[変更理由] 住所変更
住 所 神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79番5号
氏 名 よこはまティーエルオー株式会社